



FORUM VEKSØ

Forarbejder til byudvikling i Veksø Syd
efterår 2025

BESIGTIGELSE AF VEKSØ SYD

Forum Veksø besigtiger byudviklingsområdet syd for Veksø Station i marts 2025.

MØDE PÅ VEKSØ KRO

Forum Veksø mødes på Veksø Kro i marts 2025.



FORUM VEKSØS MEDLEMMER

Fra venstre:

Karen Forsting, Oldemand, Veksø Borgerlaug

Per Gudmundsen, Veksø Borgerlaug

Finn Lustrup, Veksø Borgerlaug

Vicky Holst Rasmussen, borgmester

Ulrik John Nielsen, formand for Plan- og byudviklingsudvalget

Christine Søbjerg, næstformand for Plan- og byudviklingsudvalget

FORORD OG FORMÅL



WORKSHOP PÅ RÅDHUSET

Forum Veksø og rådgiverteamet afholder workshop på Egedal Rådhus i maj 2025.

I Egedal Kommune har vi en ambition om at skabe verdens bedste hverdag for vores borgere. For os betyder det blandt andet, at vi vil sikre nærhed og tryghed i hverdagen, at vi arbejder for at skabe sammenhæng igennem fællesskab og frihed, og at kommunen udvikler sig med plads til liv og natur i balance.

Byudviklingen i Egedal Kommune skal selvfølgelig også leve op til denne ambition. I denne publikation kan du læse om, hvordan den er kommet til udtryk i en konkret sag om byudvikling ved Veksø.

Byudviklingsområdet har navnet 'Veksø Syd' i Kommuneplan 2025 og omfatter et areal syd for Veksø station. Arealet er kuperet og anvendes i dag som landbrugsjord. Arealet blev udlagt i regionplan for Hovedstadsregionen i 2005 og derefter indarbejdet i daværende Stenløse Kommunes kommuneplan.

Veksø Borgerlaug har i de senere år givet deres opbakning til en udbygning af Veksø Syd, der bevarer Veksøs identitet samtidig med at den medvirker til en fremtidssikring af serviceniveauet i byen. Opbakningen forudsatte størst mulig indflydelse på, hvordan en udbygning skulle ske. På den baggrund har borgerlauget ønsket en grundig dialog med kommunen om udviklingen allerede før, der udarbejdes et egentligt plangrundlag for området.

På den baggrund blev Forum Veksø nedsat i november 2024 bestående af tre repræsentanter fra Veksø Borgerlaug, borgmesteren samt formanden og næstformanden for Plan- og Byudviklingsudvalget. Forum Veksø har på fire møder i løbet af 2025 set nærmere på potentialer og udfordringer med udviklingen af Veksø Syd.

Resultatet af Forum Veksøs arbejde er samlet i denne publikation. Publikationen afsluttes med Forummets anbefalinger til byudvikling i Veksø Syd, som skal danne grundlag for en helhedsplan for området.

Vi håber, I har lyst til at læse med og deltage i den kommende borgerdialog, så byudvikling i Veksø Syd kan danne ramme om verdens bedste hverdag for borgere i Egedal Kommune!

Med venlig hilsen

Forum Veksø

PROCES FOR FORUM VEKSØS ARBEJDE

november 2024

FORUM VEKSØ NEDSÆTTES

Plan- og Byudviklingsudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet vedtager at nedsætte et udvalg med medlemmer fra Byrådet og fra Veksø Borgerlaug.

marts 2025

FORUM VEKSØ TEMAMØDE

Forum Veksø besigtiger byudviklingsområdet og holder efterfølgende temamøde på Veksø Kro. Her præsenteres rådgivergruppen, og rådgiverne fremlægger deres tilgang til Forum Veksøs arbejde og hvordan de kan bistå med deres specifikke fagligheder. Der drøftes bebyggelsesstruktur, boligtyper og beboersammensætning.

januar 2025

FORUM VEKSØ OPSTARTSMØDE

Forum Veksø mødes for første gang og administrationen fremlægger forslag til tidsplan og proces for arbejdet, der skal påbegyndes i marts. Forummet kommer med de første idéer til byudvikling i Veksø Syd.

maj 2025

FORUM VEKSØ WORKSHOP 1

Rådgivergruppen fremlægger de første skitser til hovedgrebet for en strukturplan. Forum Veksø drøfter på den baggrund mulige tværgående forbindelser, der skal binde det eksisterende Veksø og det nye byområde syd for banen, samt bebyggelsens forhold til det kuperede landskab, naturarealer og arealer reserveret til rekreativ regnvands-håndtering.

oktober 2025

AFRAPPORTERING TIL BYRÅDET

Forum Veksø overleverer deres arbejde til Byrådet, som skal sætte retningen for en helhedsplan for byudvikling i Veksø Syd.

i løbet af 2026

ÅBEN BORGERRIALOG

I forbindelse med forslag til helhedsplan for Veksø Syd inviteres offentligheden til at bidrage til helhedsplanens indhold.

august 2025

FORUM VEKSØ WORKSHOP 2

Rådgivergruppen fremlægger prisoverslag for mulige forbindelser over banen samt tre scenarier for en strukturplan for Veksø Syd. Forum Veksø formulerer en række anbefalede principper til byudviklingen.

2026

HELHEDSPLAN UDARBEJDES

På baggrund af Forum Veksøs arbejde udarbejdes en helhedsplan for Veksø Syd, der skal lægge til grund for en senere byggeretsgivende lokalplan.

ORGANISERING AF ARBEJDET

Rollefordeling

Forum Veksø består både af politikere og borgere. Forummet repræsenterer således både et politisk og et borgermæssigt perspektiv på byudviklingen i Veksø Syd.

Rådgivergruppen EKJ/LYTT bidrager med deres faglighed inden for infrastruktur, trafik, miljø og landskabsarkitektur. De udvikler visuelt materiale, som kan illustrere scenarier for byudviklingen.

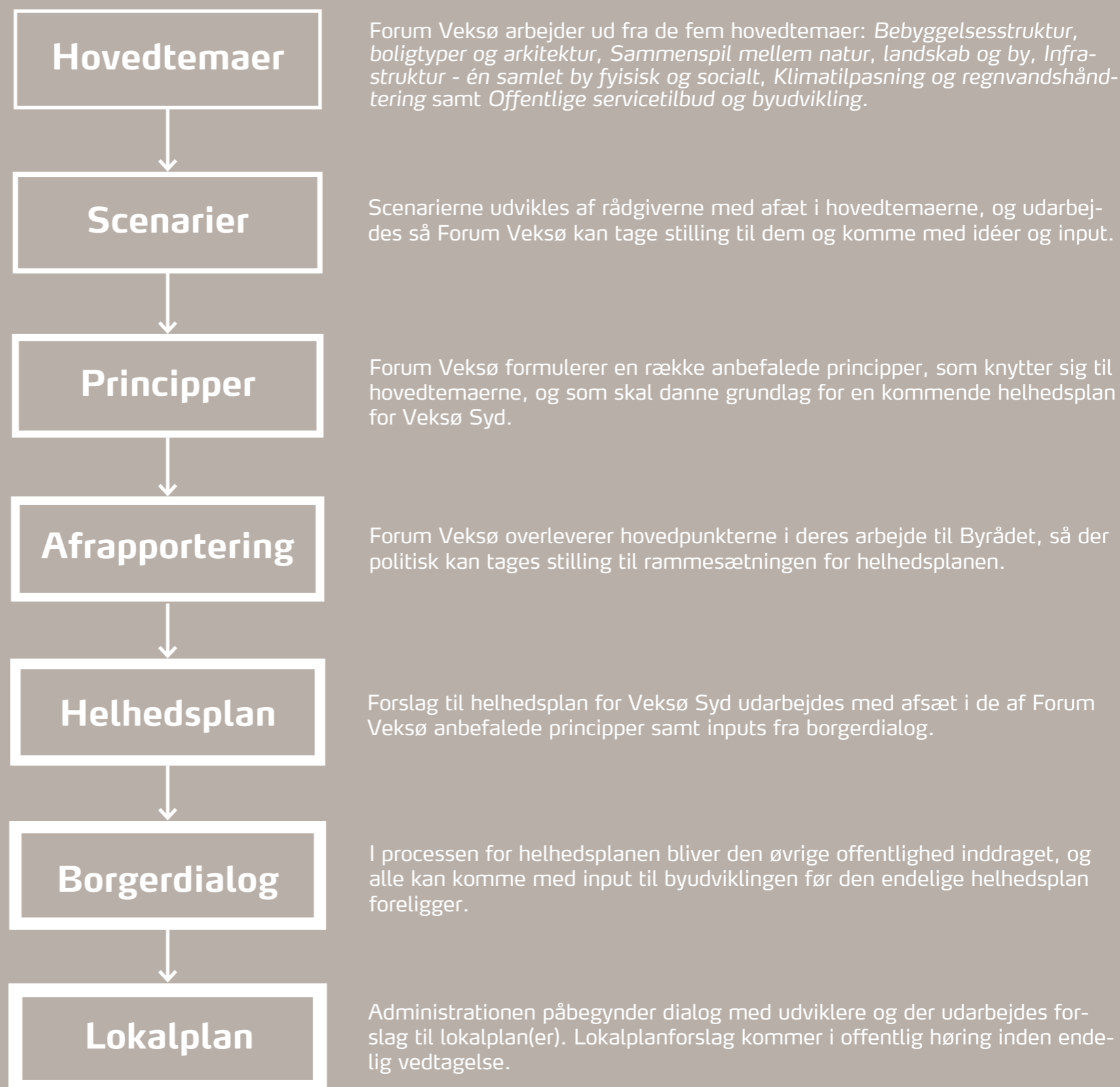
Administrationen agerer sekretariat for Forum Veksø og understøtter deres arbejde, møder og workshops.

Opgavebeskrivelse

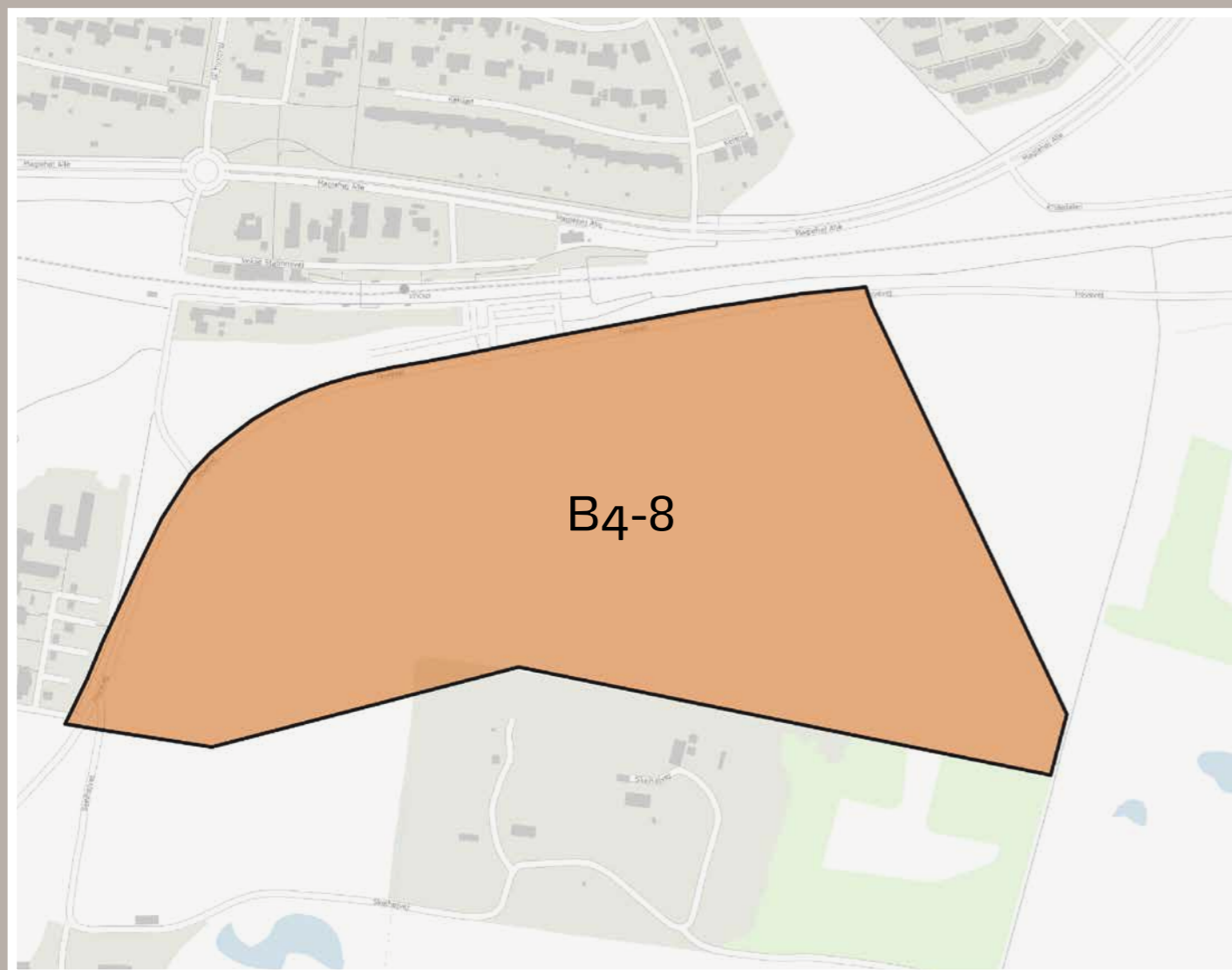
Forum Veksø skal løse to delopgaver.

Infrastrukturanalyse og mulighedsstudie af forskellige løsninger til en forbindelse på tværs af S-togsbanen for bløde trafikanter.

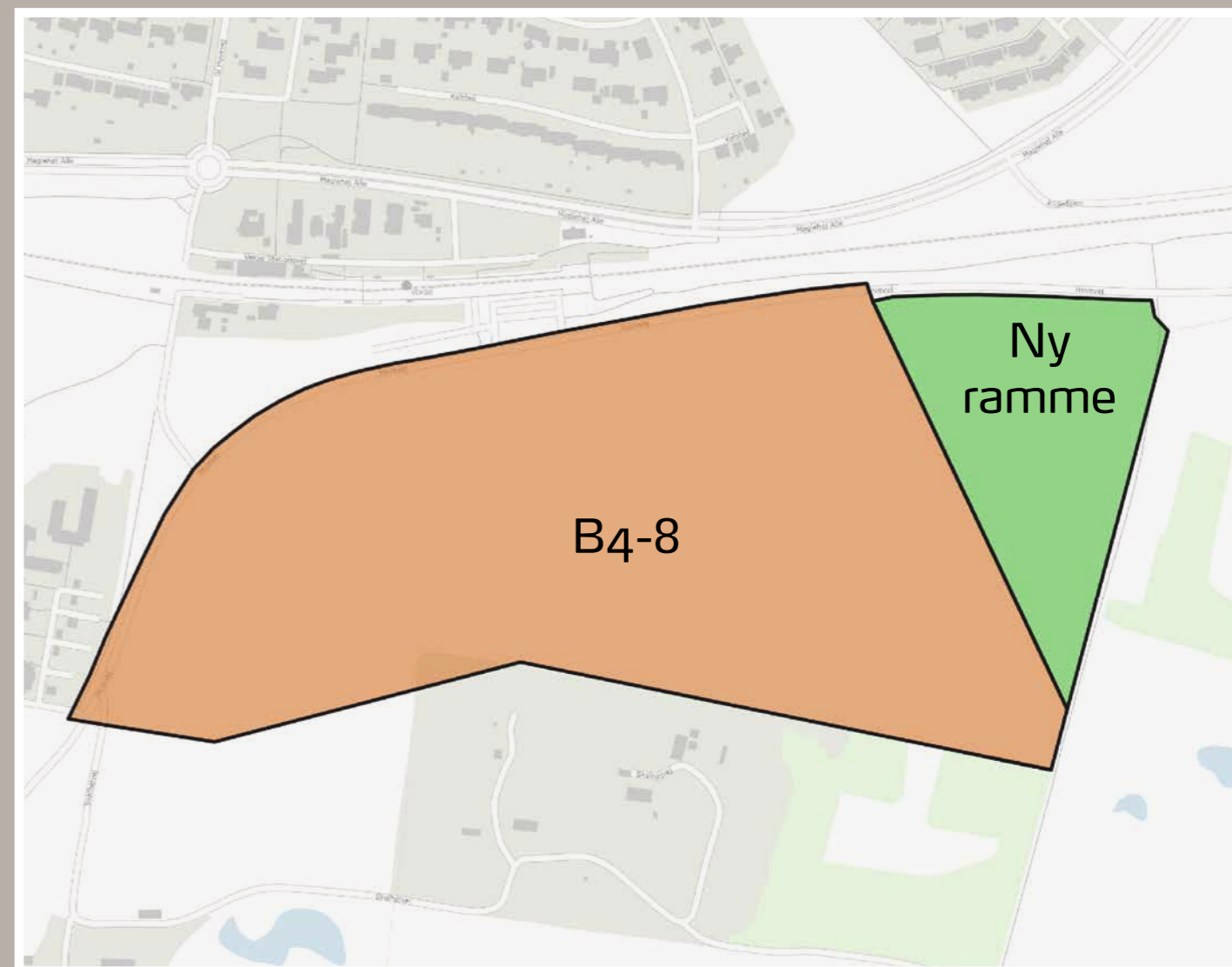
Scenarieudvikling og formulering af principper for fremtidig byudvikling i Veksø Syd i form af en overordnet strukturplan, som senere kan viderudvikles i en helhedsplan og lokalplan.



BYUDVIKLINGSOMRÅDET



Byudviklingsområdet, Veksø Syd. Udlagt i Kommuneplan 2025 som ramme B4-8 til blandede boligtyper. Ca. 14 hektar.



Byudviklingsområdet, Veksø Syd (brun) samt mulig ny rekreativ ramme (grøn) til grønt område inkl. regnvandshåndtering. Den nye ramme skal vedtages med et kommuneplantillæg. Ca. 14 hektar + ca. 3 hektar.

TVÆRGÅENDE FORBINDELSER

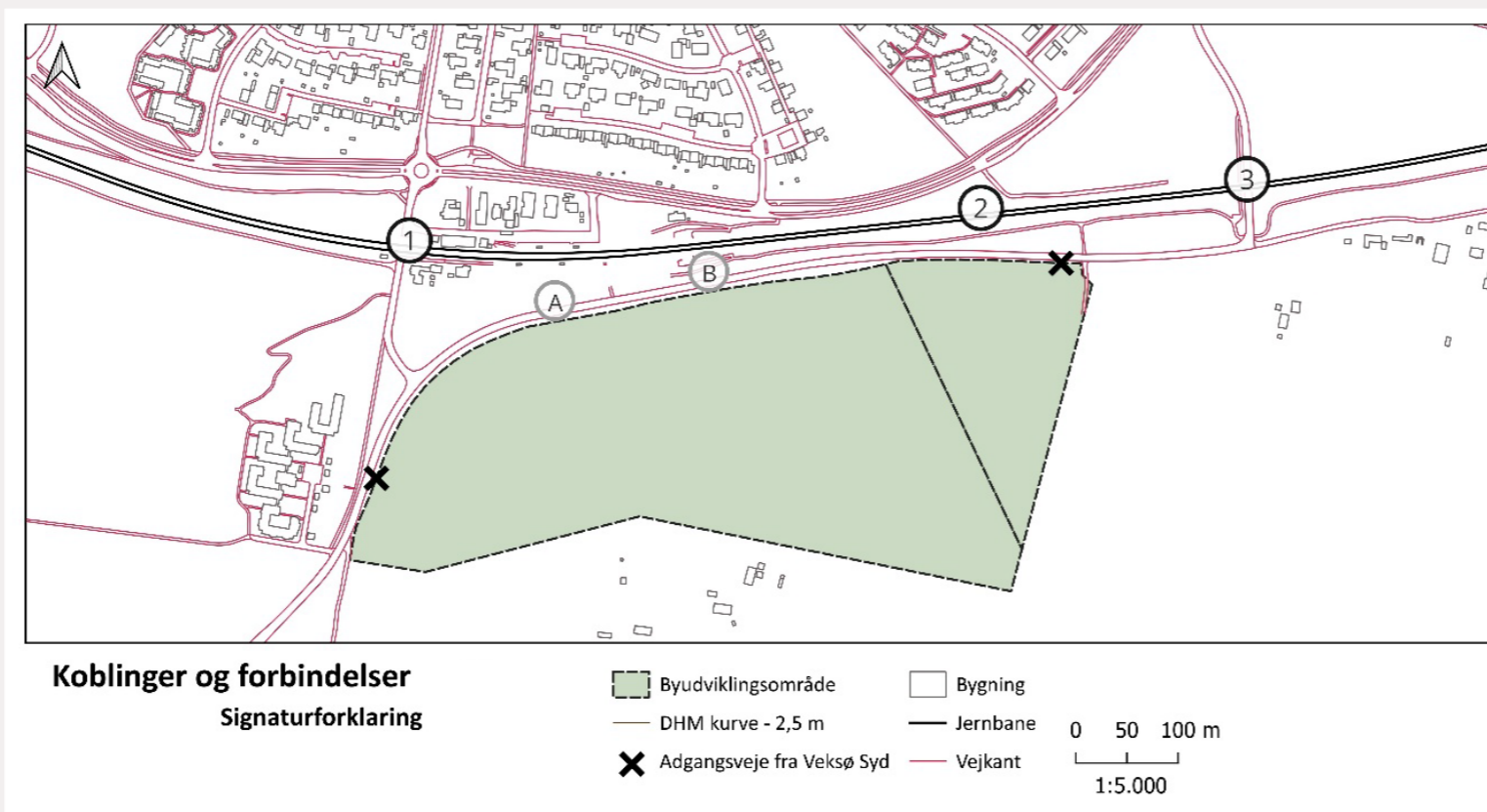


Forummet har sammen med rådgivergruppen udpeget 5 mulige løsninger til en ny forbindelse på tværs af S-togsbanen for bløde trafikanter. Alle fem forslag er blevet drøftet og tilpasset på de to workshops. Løsningsmulighederne 1-3 blev præsenteret af rådgivergruppen, mens løsningsmulighederne A og B blev foreslået af Forum Veksø, hvorfor analysen af disse er mindre detaljeret. Løsningsmulighederne præsenteres skematisk med oplistede fordele og ulemper. De enkelte løsninger er angivet på kortet nedenfor.

Mulighedsstudiet er første skridt i en lang proces vedr. en ny tværgående forbindelse, og de anslåede priser på hvert enkelt løsning er kun et vejledende estimat.

Alle de udpegede løsninger giver en god adskillelse af bløde trafikanter fra tung trafik.

Alle løsningerne kan sammenholdes med de forslag til positioner for adgangsveje til Veksø Syd, som er foreslået. Løsningerne præsenterer ikke behovet for lysreguleringer, fodgængerfelter o.lign.

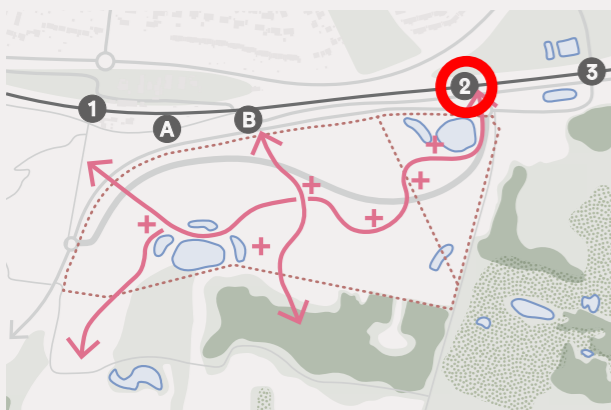




Foto, øverst: Underføring v. Silkeborg, Jernbaneoplevelser
Foto, nederst: Buetunnel, Noroq

	Placering	Trafikmønster/-sikkerhed	Integration i landskabet	Integration med Veksø by	Miljøpåvirkning	Anlægsudgift og bæredygtighed
Løsning 1	Underføring under jernbanen fra Gammel Hovevej/Veksø Stationsvej <i>Eksisterende offentlig vej er ca. 6,5 m bred. Vejen har et smalt fortov mod nord, men intet mod syd. Skinnerne er ca. 12 m i bredden.</i>	Fordele/muligheder <ul style="list-style-type: none"> • Vil trafikmæssigt matche godt ind, hvis adgang til Veksø Syd sker ved Gammel Hovevej. • God kobling med planlagte cykelsti langs Hovevej mod Løjesøvej. 		<ul style="list-style-type: none"> • Rammer Veksø by helt centralt i rundkørslen ved Maglehøj Alle. • Kort vej og god integration mellem Veksø Syd og Veksø by. 		
		Ulemper/Begrænsninger <ul style="list-style-type: none"> • Kræver en jernbanesikkerheds vurdering (anlæg/drift). • Tilladelse og koordinering med BaneDanmark ift. Midlertidige lukninger af banen ifm. udførelsen. Det kan være omstændigt og kræve lang ansøgningsfrist. 	<ul style="list-style-type: none"> • Etablering af underføring udfordrer adgangsforhold til boliger på Hovevej (nr. 45 og 47) og på Veksø Stationsvej - i alt 3-4 boliger. • Hvis der i stedet anlægges en overføring, vil den være en barriere i landskabet for de nærliggende boliger – det vil skæmme for udsigten og det vil give en lysforurening (stibelysning) og skyggevirksomhed om eftermiddagen (rampe) især for ejendommen Hovevej 45. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ved en underføring skal regnvand i bunden af tunnelen håndteres. • Der er en grænseflade til en beskyttet mose (jf. Naturbeskyttelseslovens § 3) umiddelbart vest for trace. • Kræver minimum en miljøscreening efter Miljøvurderingslovens § 19 – og derefter muligvis en miljøkonsekvensvurdering af projektet jf. § 20. 	<ul style="list-style-type: none"> • Overskudsjord/tilførsel af jord, forbrug af vejmaterialer og materialer til konstruktionen af underføringen. • Vurderet anlægspris = 15-18 mio. 	

TVÆRGÅENDE FORBINDELSER



Foto, øverst: Stitunnel under Nordre Landevej på Langeland, Vejdirektoratet
Foto, nederst: Bokstunnel v. Næstved, Noroq

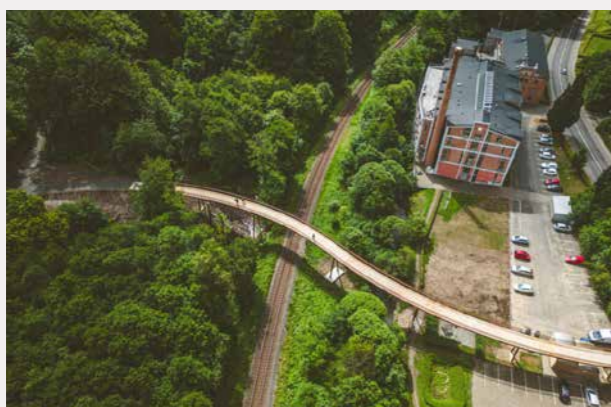
	Placering	Trafikmønster/-sikkerhed	Integration i landskabet	Integration med Veksø by	Miljøpåvirkning	Anlægsudgift og bæredygtighed
Løsning 2	Underføring i forhold til jernbanen på position mellem stationen og den østlige passage under jernbanen	<ul style="list-style-type: none"> Vil trafikmæssigt matche godt ind, hvis adgang til Veksø Syd sker i den østlige del. Fuld adskillelse af blød og tung trafik. Vil skabe bedre forbindelse fra Veksø by til cykelstien syd for jernbanen mod Måløv. 	<ul style="list-style-type: none"> Kan placeres mange steder på strækning, da jernbanen her kører på et dige der er op til 5 meter højere end omkringliggende terræn. Ændrer ikke på sigtelinjer eller væsentligt det eksisterende landskab. 	<ul style="list-style-type: none"> Mere direkte kobling fra Veksø Syd til den grønne kile mellem Kelsted og Korshøj med eksisterende stisystem. 		
	<p>Afstanden fra Hovevej til vej nord for banen (Maglehøj Alle) er ca. 95 m, hvilket skal være længden af cykelstien + fortovet. Skinnerne er ca. 12 m i bredden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Kræver en jernbanesikkerheds vurdering (anlæg/drift). Tilladelse og koordinering med BaneDanmark ift. Midlertidige lukninger af banen ifm. udførelsen. Det kan være omstændigt og kræve lang ansøgningsfrist. 	<ul style="list-style-type: none"> Kræver en delvis gennembrydning af jernbanediget. 	<ul style="list-style-type: none"> Vil være en relativ stor omvej for cyklende og især gående mellem Veksø Syds vestlige del og Veksø by. 	<ul style="list-style-type: none"> Kræver minimum miljøscreening efter Miljøvurderingslovens § 19, og derefter muligvis en miljøkonsekvensvurdering af projektet jf. § 20. Regnvand i bunden af tunnelen skal håndteres. Der skal fældes nogle træer, der vil stå i vejen for stien. 	<ul style="list-style-type: none"> Overskudsjord/tilførsel af jord, forbrug af vejmaterialer og materialer til konstruktionen af underføringen. Vurderet anlægspris = 12-14 mio.



Foto: Underføring v. Hovevej, Skråfoto, Dataforsyningen

	Placering	Trafikmønster/-sikkerhed	Integration i landskabet	Integration med Veksø by	Miljøpåvirkning	Anlægsudgift og bæredygtighed
Løsning 3	<p>Østlig løsning Forlængelse af cykelstien under jernbanen frem til Maglehøj Alle</p> <p><i>Eksisterende cykelsti mod syd er ca. 2,2 m bred. Der er ca. 200 m fra underføringen til Maglehøj Alle, hvor løsningen foreslår en cykelsti.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Vil trafikmæssigt matche godt ind, hvis adgang til Veksø Syd sker i den østlige del. Adskillelse af blød og tung trafik. 	<ul style="list-style-type: none"> Kræver blot en forlængelse/asfaltering tracé for cykelstien langs Hovevej frem til Maglegårds alle, evt. med en stikvej gennem det grønne område nord for Jernbanen ved krydset mellem Hovevej, Maglehøj Alle og Kildedalen. Ændrer intet i landskabet. 	<ul style="list-style-type: none"> Vil skabe bedre forbindelse fra Veksø by til cykelstien syd for jernbanen mod Måløv. 	<ul style="list-style-type: none"> Ingen nærliggende beboelse, der umiddelbart vil blive væsentligt påvirket af evt. belysning. 	<ul style="list-style-type: none"> Minimal mængde overskudsjord og forbrug af materiale til konstruktion af cykelstien. Vurderet anlægspris = 1 mio.
		Fordele/Muligheder				
	Ulemper/Begrænsninger			<ul style="list-style-type: none"> Vil være en relativ stor omvej for cyklende og især gående mellem Veksø Syds vestlige del og Veksø by. 	<ul style="list-style-type: none"> Der vil være en grænseflade til beskyttet sø/regnvandsbassin syd for jernbanen, såfremt cykelstien skal reguleres ved underføring. Regnvand fra ny befæstelse nord for jernbanen skal håndteres. 	

TVÆRGÅENDE FORBINDELSER



	Placering	Fordele/muligheder	Ulemper/begrænsninger
Ide A	Forlængelse af eksisterende fodgængerbro over jernbanen, så den går over Hovevej og frem til planområdet	<ul style="list-style-type: none"> I adgangen over jernbanen er der allerede i dag en god åben overgang. Trapper for gående findes allerede. En sikker passage for gående til Veksø Syd over Hovevej. Kort vej og god integration mellem Veksø Syd og Veksø by. Vil skabe stor sikkerhed for de bløde trafikanter for passage af Hovevej. Fuld adskillelse af gående fra tung trafik og cykler. God placering ift. adgang til stationen. 	<ul style="list-style-type: none"> Vurderet anlægspris = 10-12 mio. Den eksisterende bro er ejet af Banedanmark, og kræver tæt samarbejde og tilladelse herfra. Vil kun fungere til fodgængere og ikke cyklister. Hvis den skal være brugbar for cyklister, vil der kræve, at den eksisterende bro gøres bredere samt at der etableres ramper i begge ender af broen. Forlængelsen over Hovevej vil påvirke det landskabelige udtryk. Der skal fældes nogle træer, der vil stå i vejen for broen.
Ide B	Forlængelse af eksisterende cykelstationstunnel under Hovevej frem til planområdet	<ul style="list-style-type: none"> I adgangen under jernbanen er der allerede i dag en god åben og tryk underføring. Både ramper for cyklende og trapper for gående findes allerede. En sikker passage for gående og cyklende til Veksø Syd under Hovevej kan etableres fra tunnelåbning på sydsiden af jernbanen. Kort vej og god integration mellem Veksø Syd og Veksø by. Vil skabe stor sikkerhed for de bløde trafikanter for passage af Hovevej. Fuld adskillelse af blød trafik fra tung trafik. God placering ift. adgang til stationen. 	<ul style="list-style-type: none"> Vurderet anlægspris = 18-20 mio. Ny stiunderføring kræver minimum en miljøscreening efter Miljøvurderingslovens § 19. Har en miljømæssig påvirkning – overskudsjord/tilførsel af jord, forbrug af vejmaterialer og materialer til konstruktionen af underføringen under Hovevej. Det vil fylde en betydelig del inde på Veksø Syd-området, da terrænforskellen vil kræve en stor tunnelåbning for at stigningen er tilpasset.

Foto, øverst: Stibro ved Langå, by Bang

Foto, midten: Grejdalsbroen, Vejle, Arkitema

Foto, nederst: Stitunnel under Nordre Landevej på Langeland, Vejdirektoratet

FORUM VEKSØS ANBEFALINGER TIL FORBINDELSER

- ▶ Forbindelsen på tværs af banen er vigtig, så integrationen af de to byområder går begge veje. Det anbefales, at forbindelse 3 skal laves uanset hvad, mens der skal undersøges nærmere ift. forbindelse 1 og 2 samt idé A og idé B.
- ▶ Det er vigtigt, at helhedsplanens forslag til infrastrukturel forbindelse på tværs af S-togsbanen er realistisk, så der ikke loves noget, som aldrig bliver realiseret. Integrationen med det eksisterende Veksø skal derfor sikres via løsninger, hvis gennemførelse helt fra starten er økonomisk realistiske, og det samme gælder de løsninger, der skal øge trafiksikkerheden.
- ▶ De dyre forbindelser over/under banen skal indtænkes ifm. udbud og salg af byudviklingsområdet – evt. ifm. en udviklingsaftale.
- ▶ Der skal anlægges fartdæmpende foranstaltninger på Hovevej, så trafiksikkerheden for bløde trafikanter til og fra Veksø Syd.
- ▶ Der skal etableres sikre overgange for gående og cyklende over Hovevej - gerne placeret på de to naturlige overgangspunkter ved hhv. øst og vest for området samt ved stationen.
- ▶ Der skal sikres tilgængelig adgang for kørestolsbrugere mellem eksisterende Veksø by og Veksø Syd.



HOVEDTEMAER

Forummets arbejde har taget udgangspunkt i 5 hovedtemaer. Hovedtemaerne repræsenterer hver især en vigtig grundsten for en fremtidig byudvikling i Veksø Syd. Tilsammen giver hovedtemaerne et helhedsorienteret blik på byudviklingsområdets funktionalitet, æstetik og byliv. De 5 hovedtemaer er således gennemgående gennem hele Forummets arbejde og afsluttende anbefalinger.

1



Bebyggelsesstruktur, boligtyper og arkitektur

2



Sammenspil mellem natur, landskab og by

3



Infrastruktur - én samlet by fysisk og socialt

4



Klimatilpasning og regnvandshåndtering

5



Offentlige servicetilbud og byudvikling

FRA SKITSER TIL HOVEDGREB

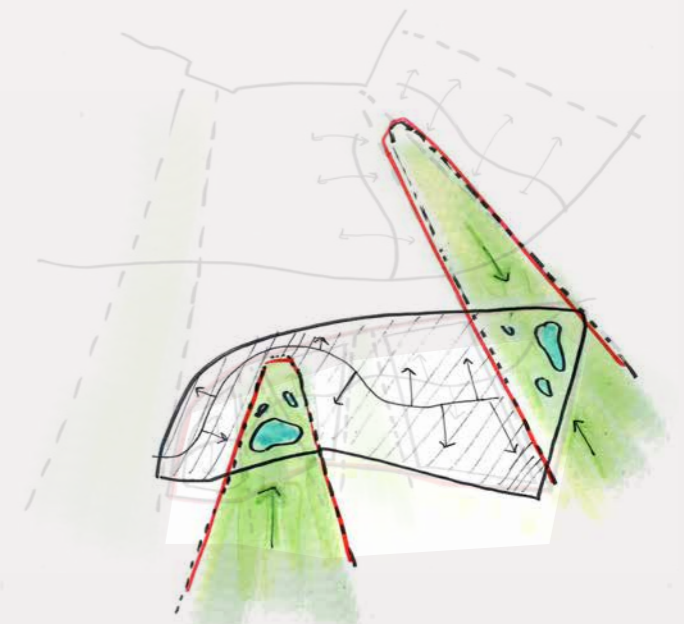
Forummet blev præsenteret for 6 skitser til første workshop. Skitserne er udtryk for seks forskellige hovedgreb ift. placering af bebyggelse i landskabet. Hovedgrebet har bl.a. indflydelse på hvor tæt, der kan bebygges, samt hvor meget plads, der bliver til blå og grønne byrum.



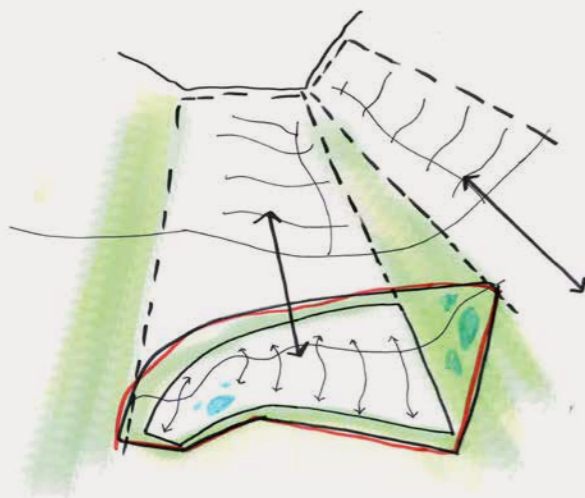
Byens overordnede disponering, gentaget i en mindre skala. Ny bebyggelse organiseres omkring højdepunkt og lavpunkt, og "kronbladene" lægger sig på tværs af terrænkurverne.



De grønne kiler optages i området i en mindre skala.



En fortsættelse af "kronbladet" med en ekstra grøn naturkile.



En fortsættelse af "kronbladet" på modsatte side af baneterrænet.



De grønne kiler sammentænkes med infrastrukturen og bliver til én figur. Bebyggelsen placeres i mindre områder derimellem.



Terrænet bliver afgørende for disponeringen. De mest stejle skrånninger fritholdes for bebyggelse og bliver til de grønne kiler i området.

HOVEDGREB

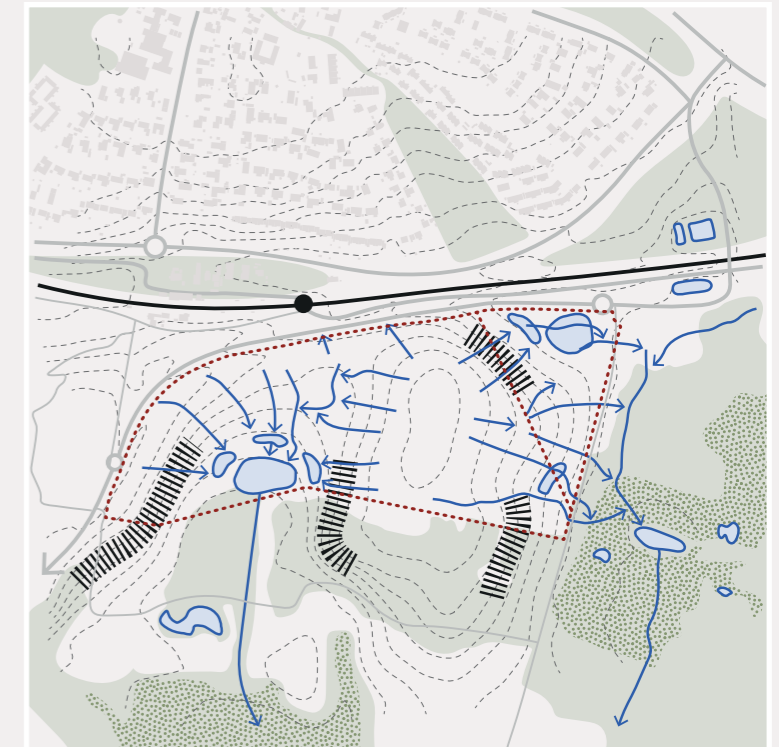
Forummet udvalgte delelementer fra de seks skitser, som blev viderebearbejdet og tilsammen udgør det hovedgreb, der blev centralt i den videre proces og scenarieudvikling.

Hovedgrebet indebærer, at:

- den eksisterende grønne kile videreføres i Veksø Syd.
- bebyggelsesstrukturen forholder sig til landskabets udformning. Der bygges på højderygge og regnvand håndteres i naturlige lavninger.
- bebyggelsen disponeres i klynger som små 'kronblade'.
- en gennemgående intern vej strukturerer bebyggelsen.
- der er gode forbindelser på tværs og til de omkringliggende naturområder.



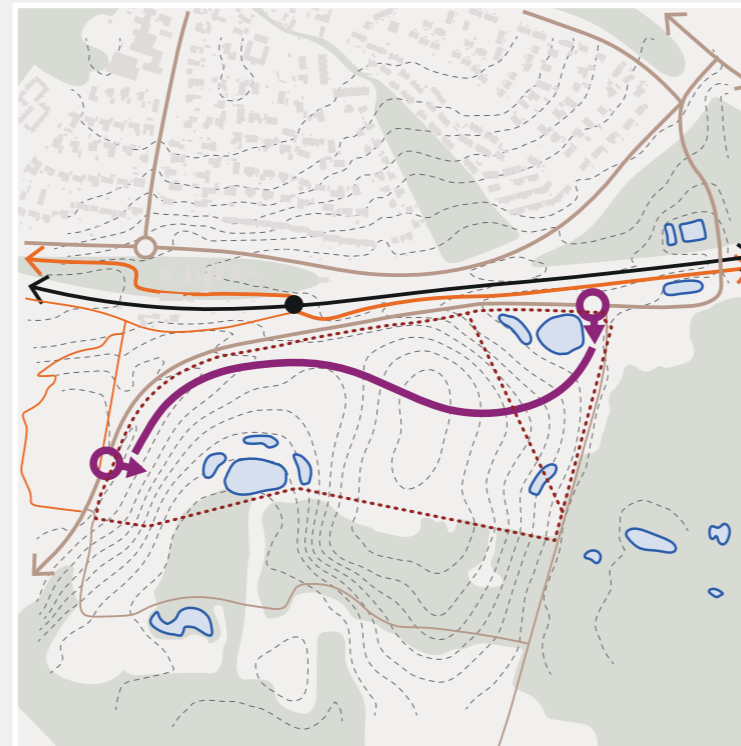
Forbind og træk de grønne strukturer ind.



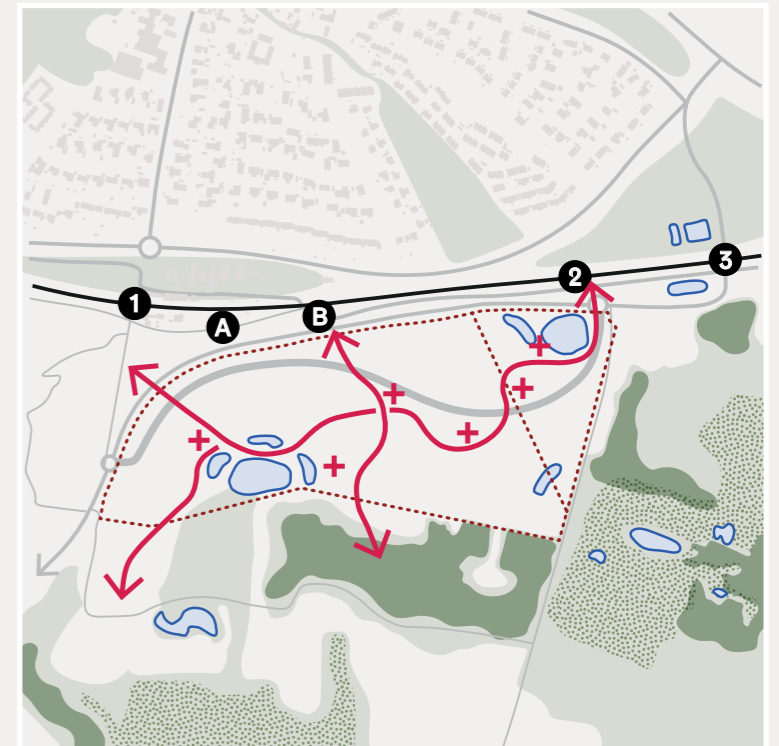
Planlæg med og ikke imod eksisterende forhold og strømningsveje. Udnyt eksisterende terræn.



Planlæg efter, hvad der er specielt og unikt. Bevær og forstærk koblingen til det store landskab og udsynet til Veksø.



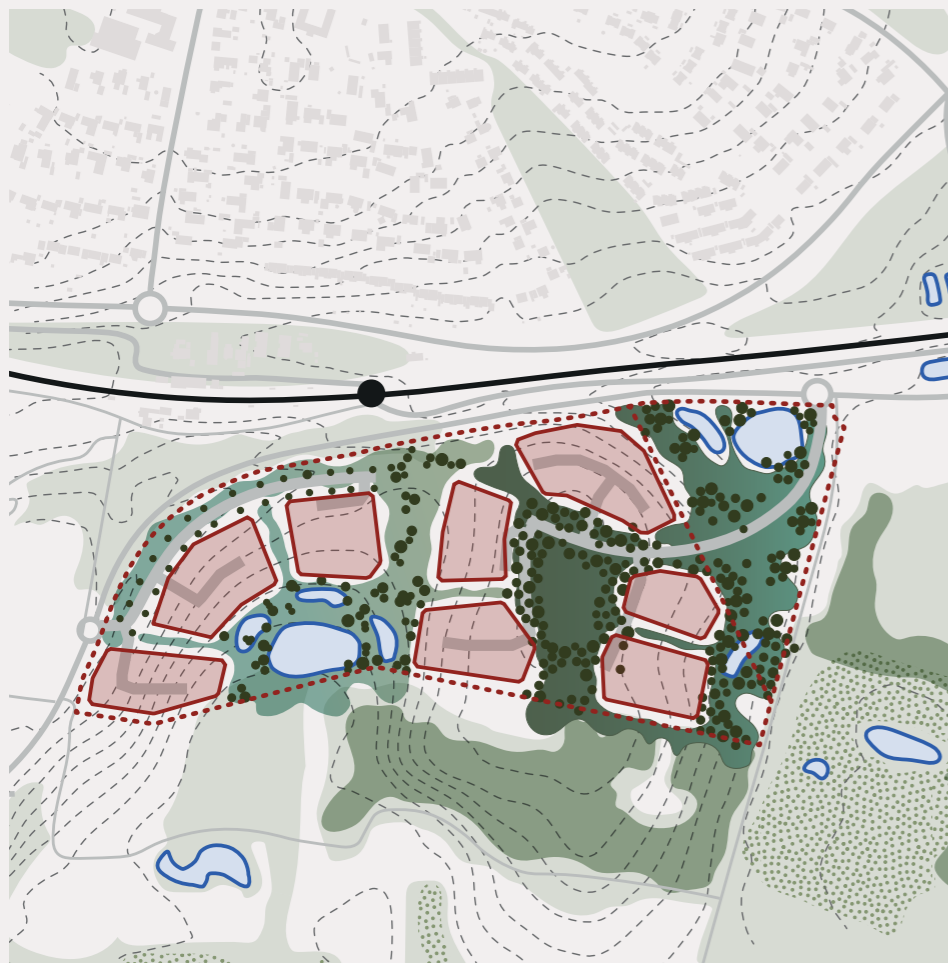
Læg den tværgående fordelingsvej, hvor terrænet har den mindste naturlige hældning.



Forbind til eksisterende infrastruktur. Få fat i Veksø og skab adgang og/eller visuel forbindelse til det rekreative landskab i nærområdet.

TRE SCENARIER

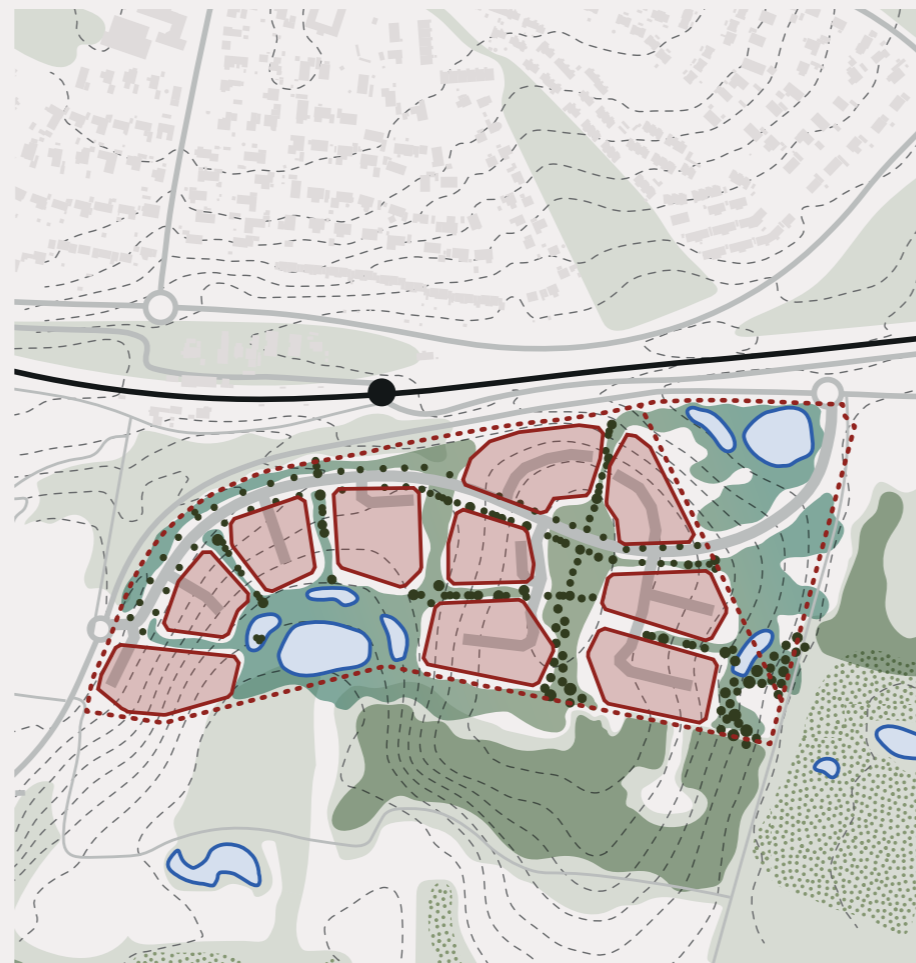
Alle de udpegede hovedgreb videreføres i tre bebyggelsesscenarier med forskellige tætheder.



SCENARIO 1 - "Satellitterne"

Spredte boligenklaver placeret i naturen og det store landskab.

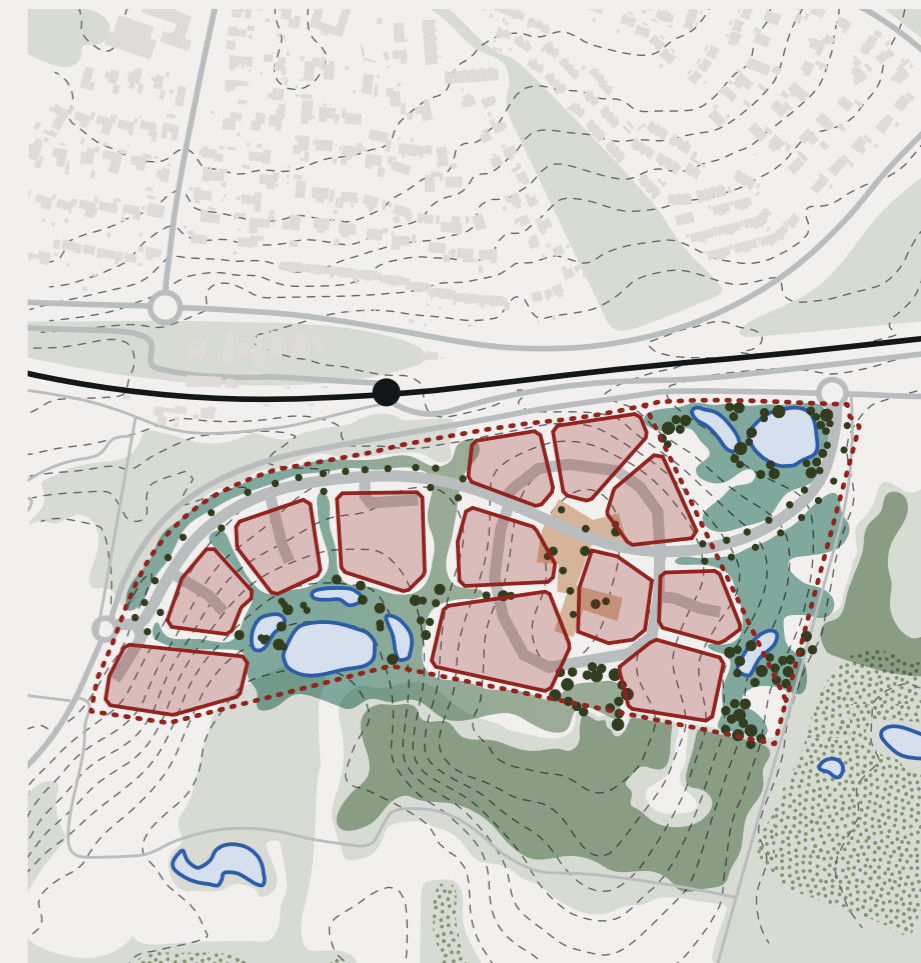
102 boliger
Udnyttelsesgrad på 35%
Separat fordelingsvej
Få store grønne korridorer



SCENARIO 2 - "Landsbyen"

En samlet boligbebyggelse omgivet af den store natur og med et grønt indre rum til fællesskab.

130 boliger
Udnyttelsesgrad på 45%
Gennemgående fordelingsvej
Flere grønne korridorer



SCENARIO 3 - "Netværket"

Boliger med sammenbindende grønne korridorer, der trækker den store natur ind.
Et indre rum med fokus på fællesskab og mødet mellem naboer.

160 boliger
Udnyttelsesgrad på 55%
Gennemgående fordelingsvej & stamvej
Flere små grønne korridorer

SCENARIO I



SCENARIO II



SCENARIO III



SOM BRIKKER I ET PUSLESPI

Veksø Syd ønskes udviklet med blandede boligformer, som passer til forskellige livsfaser. På den måde sikres en dynamisk og mangfoldig beboersammensætning, der styrker fællesskabet. Forum Veksø har arbejdet med boligformer som 'puslespilsbrikker', der kan placeres på forskellig vis i byudviklingsområdet.

Her vises fem forskellige bud på, hvordan ét boligkvarter kan indrettes til forskellige boformer.



Der er mange muligheder for, hvordan 'brikkerne' kan lægges. Alle tre scenarier for bebyggelsesstruktur illustrerer en variation af boligtyper med åben-lav og tæt-lav bebyggelse, men er fleksible og giver mulighed for yderligere boformer. Udviklingsmulighederne for Veksø Syd er både robuste og fleksible og kan tilpasses efter markedskræfter.

A

RÆKKEHUSE



Række- og kædehuse placeret i 'stænger' henvender sig til par i alle aldre både uden eller med hjemmeboende børn. Boligtypen giver mulighed for at landskabet omslutter boligen med fælles grønne opholdsarealer.

foto: Tegnestuen Vandkunsten

B

BOFÆLLESSKABER



Rækkehuse bygget i 'klyn-ger' kan rumme bl.a. seniorbofællesskaber, ungdomsboliger og børnefamilier. Boligtypen giver mulighed for store fælles gårdrum og faciliteter, hvor naturen trækkes helt tæt på.

foto: Egedal Kommune

C

TINY HOUSES



Tiny Houses placeret i grupper med fælles friareal mellem husene kan henvende sig både til små familier, par og singler. Boligtypen giver mulighed for at træde direkte ud på fælles grønt friareal med f.eks. fælles køkkenhaver og hønsehold.

visualisering: Vandkunsten

D

PARCELHUSE



Parcelhuse henvender sig primært kernefamilien. Boligtypen giver mulighed for en større grad af privathed, men med mødesteder i gåderummet eller i kvarterets fælles friarealer.

foto: Bolius

E

GENERATIONSHUSE



Generations- og dobbelthuse henvender sig primært til familier i flere generationer, der ønsker at leve sammen i hver deres boligenhed. Boligtypen giver mulighed for ophold i semi-private haver og kvarterets fælles friarealer.

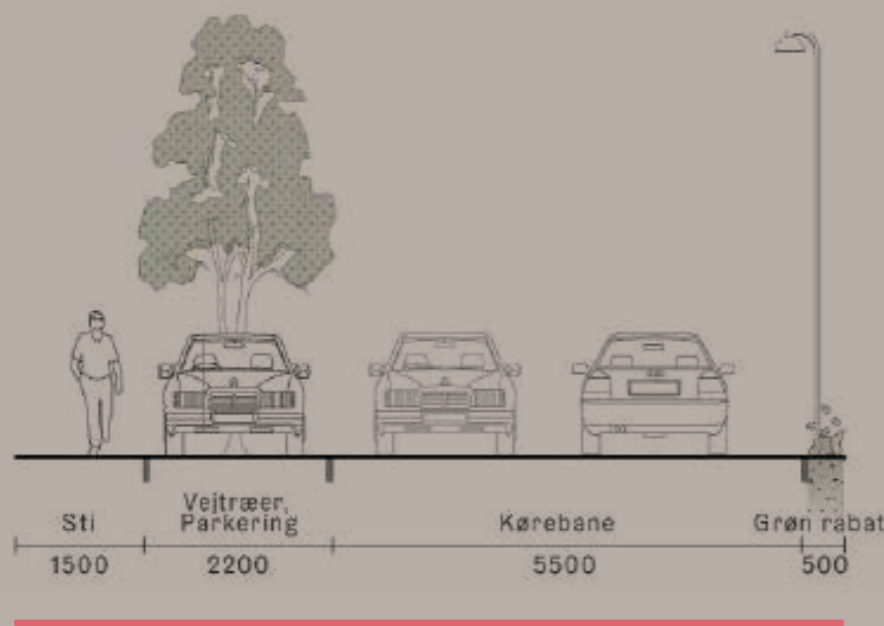
foto: Danske Boligarkitekter, Christina Kayser

VEJE

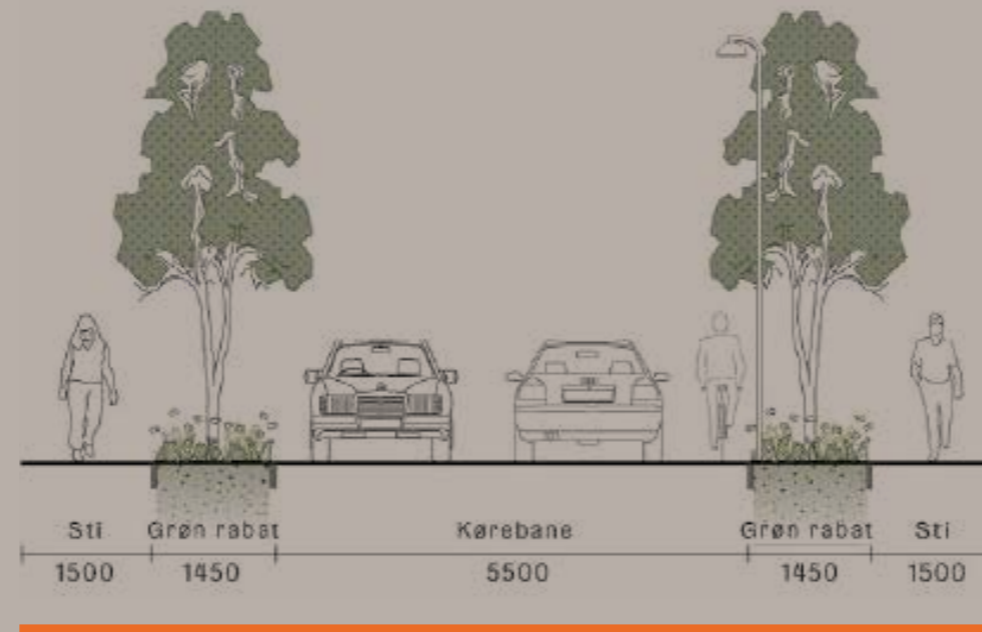
Forummet har drøftet udformningen af de ønskede vejprofiler i området samt parkeringsnormer i området. Her vises eksempler på grønne vejprofiler og udformning af parkeringspladser.



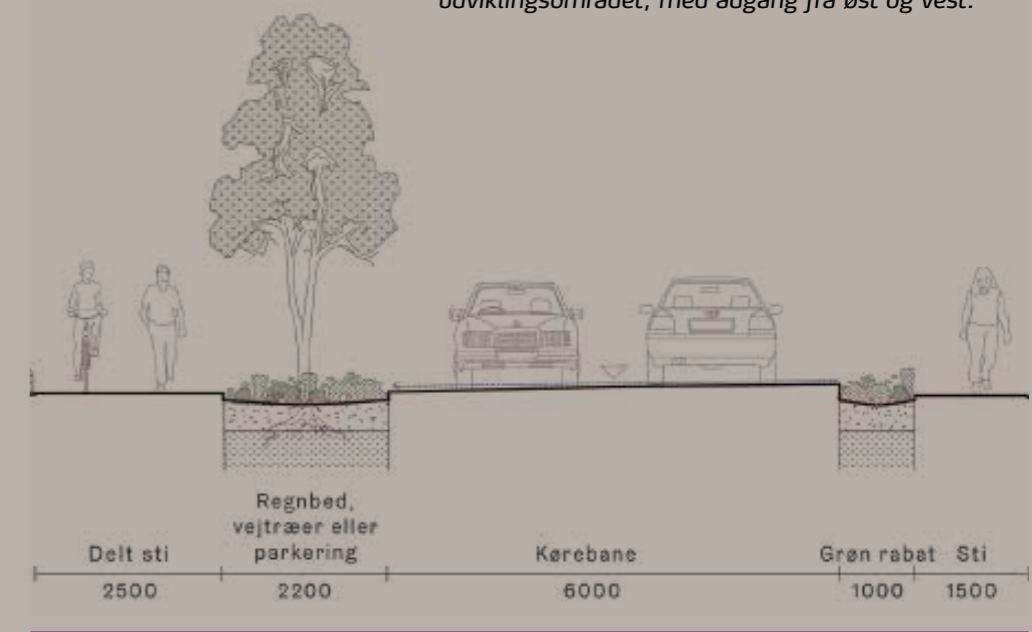
Principiel hierarki af vejtyper.
En gennemgående fordelingsvej skaber rygraden i udviklingsområdet, med adgang fra øst og vest.



Boligvej / samlet 9 m



Stamvej / samlet 11m



Fordelingsvej / samlet 13,2 m



Klimabyen, Middelfart, Foto: LYTT Architecture

PARKERING

De tre scenarier anvender den samme parkeringsnorm, 1,5 p-plads per bolig, for at lette sammenligningen. I den videre udvikling kan parkeringsnormen for hvert scenarie og delområde justeres efter boligtype eller andre parametre.

1 parkeringsplads per bolig i gennemsnit.

Fælles central parkeringsplads
Lav parkeringsnorm.

Stiforbindelser fra parkering til bolig

Mulighed for gode forhold for dele-biler

Grønt gaderum



Novo Nordisk parkering, foto: LYTT Architecture



Bertram Knudsens vej, Kolding foto: LYTT Architecture



Parcelhus carport, Foto: LYTT Architecture

2 parkeringspladser per bolig i gennemsnit.

Egen p-plads
Høj parkeringsnorm
Parkering sker ved hver enkelt bolig
Befæstet gaderum



1,5 parkeringsplads per bolig i gennemsnit.

PLADS TIL NATUR OG FÆLLESSKAB



foto: Sune Dellgren for Egedal Kommune



Grønne Eng Bofællesskab af Vandkunsten, foto: Rasmus Hjortshøj



Bofællesskabet Fridlev af LOOP Architects, foto: Jacob Due



foto: Egedal Kommune

En blandet boligsammensætning

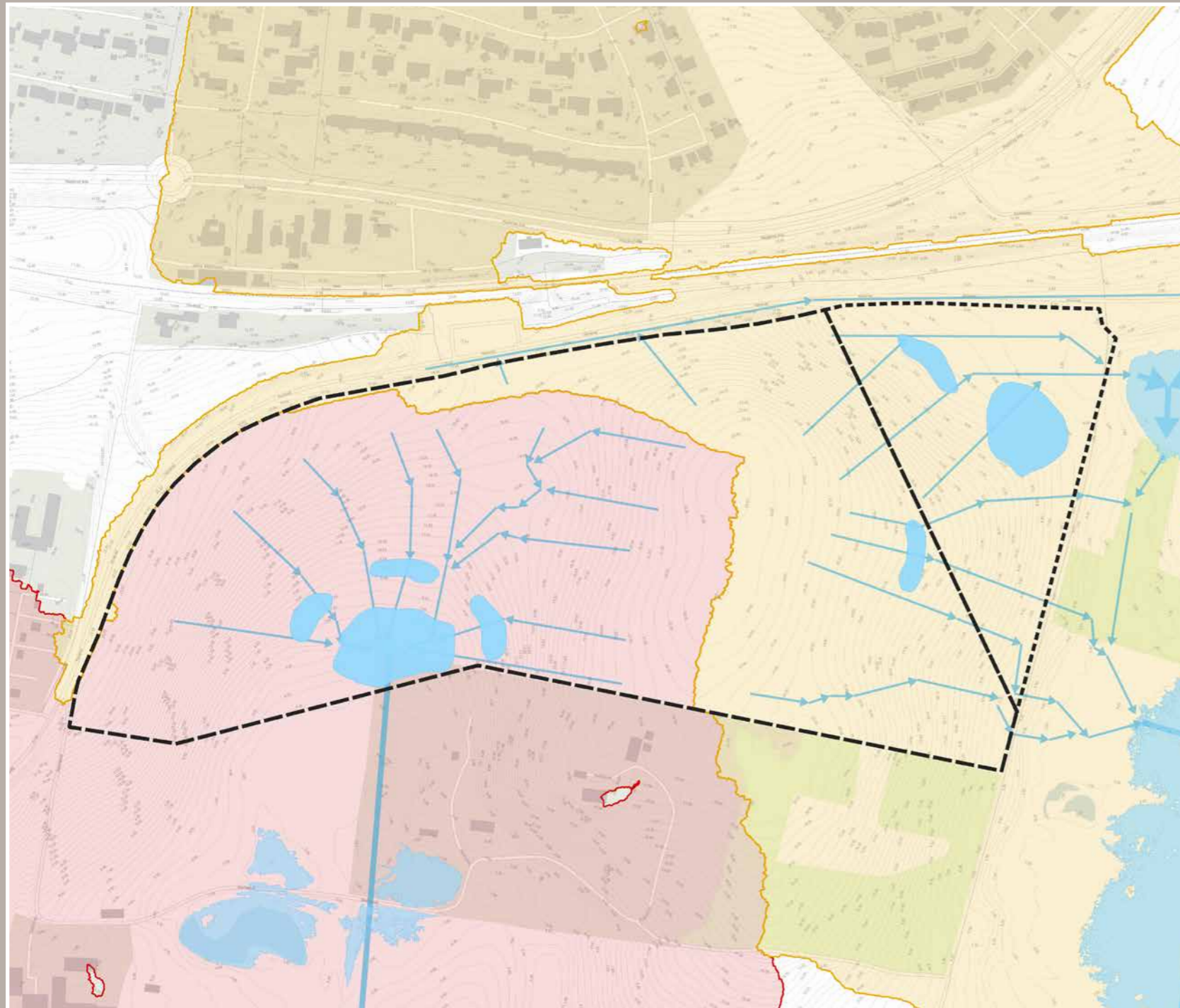
Formålet med projektet er at skabe en blandet boligbebyggelse, som kan imødekomme behovene hos beboere i forskellige livsfaser – fra unge og familier til ældre. På den måde sikres en dynamisk og mangfoldig beboersammensætning, der styrker fællesskabet og gør området attraktivt for mange typer af mennesker.

Fokus på mindre boliger kan sætte gang i 'flyttekæder', hvorved der kan frigives større parcelhuse i eksisterende Veksø by; når ældre borgere flytter ud, kan nye familier flytte ind.

Fællesskab

Grønne kiler skaber rammerne for fællesskab og mødesteder for de nye beboere. Bebyggelsens placering i området skaber forskellige rumlige oplevelser og en stor variation i offentlige og private rum.

Gaderummet bliver et vigtigt mødested for områdets beboere, der hvor opholdslommer, parkering, forhaver mv. bliver karakteristisk for området, og der hvor man møder sin nabo.



Placering af regnvandshåndtering i byudviklingsområdet. Kort: EKJ

I overensstemmelse med vandets veje

Regnvandets naturlige afstrømningsveje deler området i to 'vandoplande'. Disse vandoplande er med til at definere, hvor der skal etableres regnvandsopsamling og dermed hvor de blå-grønne rekreative arealer placeres mest hensigtsmæssigt.



Sønæs, Viborg, Foto: LYTT Architecture



Troldhedestien, foto: LYTT Architecture



Mosegårdskvarteret, Gentofte, Foto: LYTT Architecture



Sundbyvester Plads, Foto: LYTT Architecture



Shelter Troldhedestien, foto: LYTT Architecture



Sønæs, Foto: LYTT Architecture

En palette af aktiviteter

I de blå-grønne rekreative arealer kan der placeres aktiviteter for hele området, med f.eks. shelters, forhindringsbaner, legepladser, nyttehaver, udsigtsbænke og opholdsmuligheder mm. Et detaljeret stinetsværk kan forbinde aktivitetsspotterne og binde området sammen som helhed. Beboerne er vigtige medspillere i udformningen af de fælles grønne rum.

FORUM VEKSØS ANBEFALEDE PRINCIPPER FOR BYUDVIKLING

1. BEBYGGELSESTRUKTUR, BOLIGTYPER OG ARKITEKTUR

- ▶ Hovedgrebet for byudviklingen indebærer, at den eksisterende grønne kile videreføres i Veksø Syd, at bebyggelsesstrukturen forholder sig til landskabets udformning, så der bygges på højderygge og regnvand håndteres i naturlige lavninger, at bebyggelsen disponeres som små 'kronblade', at en gennemgående intern vej strukturerer bebyggelsen, og at der er gode forbindelser på tværs og til de omkringliggende naturområder.
- ▶ Hovedgrebet for strukturen af bebyggelsen skal afspejle scenarie 1-3. Forummet mener, at scenarie 2 kan være udgangspunktet for en helhedsplan, hvor forholdet mellem andelen af det grønne og bebyggelsen er afbalanceret.
- ▶ Bebyggelsen skal fremstå lav i 1-2 etager og maks. 9 meter ligesom i eksisterende Veksø by.
- ▶ Variation i boligtyper skal sikres – herunder fremtidens boliger, såsom tiny houses, ungdomsboliger, bofællesskaber og generationshuse.
- ▶ Arkitekturen skal være varieret, harmonisk og af høj kvalitet, så området fremstår interessant og som et godt sted at leve og bo.
- ▶ Bebyggelsens fysiske fremtræden skal visuelt være i harmoni med eksisterende Veksø by – bl.a. tagudformning og materialevalg.

- ▶ Fordelingen mellem bebyggelse og blå-grønne områder skal være ca. 45/55, så der er god plads til naturen – ligesom i scenarie 2.
- ▶ P-normen skal være afbalanceret og differentieres ift. boligtype. Et gennemsnit på 1,5 pr. bolig vurderes at være hensigtsmæssigt.
- ▶ Ejerforhold skal repræsentere mangfoldigheden i eksisterende Veksø by – herunder ejer-, andels- og lejeboliger, herunder almene boliger.
- ▶ Fælles faciliteter som fælleshus og fritidsaktiviteter skal placeres i hele området og også kunne tiltrække beboere fra eksisterende Veksø by.
- ▶ Maksimale boligstørrelser (fodaftryk) skal fastlægges, så der ikke kommer for store boliger. Dette for at sikre, at Veksøs borgere kan flytte i mindre og ældrevenlige boliger, så de større boliger i Veksø kan frigøres til yngre familier.
- ▶ Området skal udbydes i etaper og sælges til de rigtige udviklere, så kvalitet og variation i arkitekturen sikres.
- ▶ Den samlede helhedsplan skal fastholdes på tværs af etaper, så helheden bibeholdes, og de overordnede linjer ikke går tabt.

2. SAMMENSPIL MELLEM NATUR, LANDSKAB OG BY

- ▶ Veksø skal fortsat være en sammenhængende by omkranset af det åbne landskab.
- ▶ Naturen skal have plads, og området skal fremstå grønt med ubebyggede og rekreative områder.
- ▶ Forbindelsen til skovrejsningsprojekter i nærheden af det nye byudviklingsområde skal indtænkes, da de kan blive attraktioner for borgere i både eksisterende Veksø og kommende borgere i Veksø Syd,

3. INFRASTRUKTUR - ÉN SAMLET BY FYSISK OG SOCIALT

- ▶ Forsyning til området skal indtænkes fra start, herunder fjernvarme, solceller, ladestandere mv.
- ▶ Der skal sikres en tryk skolevej til og fra området for cyklende og gående – dette ved at sikre opdeling af biler og bløde trafikanter, skabe en sikker krydsning over/under banen og over Hovevej vha. fartdæmpning mv.
- ▶ Der skal etableres en gennemkørende vej gennem området som i scenarie 2 og 3.

4. KLIMATILPASNING OG REGNVANDSHÅNDTERING

- ▶ Regnvandshåndteringen skal etableres som fælles rekreative regnvandsløsninger, der sikrer og forøger biodiversiteten.

5. OFFENTLIGE SERVICETILBUD OG BYUDVIKLING

- ▶ Med udbygningen øges antallet af beboere i Veksø og derved grundlaget for at opretholde serviceniveauet i Veksø.
- ▶ Der skal være balance i antallet af boliger ift. fremtidssikring af Veksø Skole, daginstitutioner og fritids- samt foreningsfaciliteter.
- ▶ Der skal indtænkes mulighed for offentlig service i området, som f.eks. daginstitution, kulturtilbud og fritidsfaciliteter.



VIDERE PROCES

Der er forskellige muligheder for tilrettelæggelse af salgs- og udbudsprocessen. F.eks. kan hele området sælges samlet med én udviklingsaftale, eller dele af området kan udstykkes, sælges og udbygges etapevis.

Forum Veksø anbefaler, at byudviklingsområdet udbydes og opføres i etaper – på baggrund af én samlet bebyggelsesplan. Etapevis opførelse skal sikre varieret og harmonisk bebyggelse opført af forskellige udviklere og at sikre at byudviklingen sker i et fornuftigt tempo og rækkefølge.

Detaljerede og byggeretsgivende lokalplan(er) kan udarbejdes enten af udvikler eller af kommunen i takt med at området udvikles efter den overordnede plan.

Forudsætningen for udbudspris/markedspris afhænger bl.a. af, om udgifter til fællesfaciliteter og klimatilpasningsanlæg afholdes af sælger (Egedal Kommune) eller køber (udvikler).

Kommunens salgsindtægter skal desuden ses i forhold til anlægsomkostninger for en ny forbindelse for bløde trafikanter på tværs af S-togsbanen, vejanlæg, byggemodning mv.

FORELØBIG TIDSPLAN

Oktober 2025

Byrådet beslutter de overordnede rammer for arbejdet med helhedsplan for Veksø Syd.

April 2026

Inddragelse og høring af Veksø Borgerlaug.

Juni 2026

Temadrøftelse for Byrådet om helhedsplan.

Oktober 2026

Åben borgerdialog om helhedsplan.

Februar 2027

Vedtagelse af helhedsplan og mulighed for igangsættelse af lokalplan.